Comisión de Asuntos Internacionales
S/C

Versión Taquigráfica N° 221 de 2005

VISITA DEL EMBAJADOR URUGUAYO EN LA REPÚBLICA DE CHILE, DOCTOR CARLOS PITA

EMPRESA NORDEX SA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de agosto de 2005

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Enrique Pintado (ad hoc) y Daniel Peña Fernández.

MIEMBROS: Señores Representantes Washington Abdala, Rubén Martínez Huelmo, Enrique Pintado y Jaime Mario Trobo.

DELAGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Diego Cánepa, Carlos Enciso Christiansen y Liliám Kechichián.

INVITADOS: Embajador uruguayo en la República de Chile, doctor Carlos Pita.

Por la Empresa NORDEX S.A., señor Ernesto Soler; ingeniero Ramón Cattáneo y doctor Fernando Grondona.

SEÑOR PRESIDENTE (ad hoc) (Pintado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Asuntos Internacionales agradece la presencia del señor Embajador uruguayo en la República de Chile, nuestro ex colega, el doctor Carlos Pita -que supo ser miembro de esta Comisión durante muchos años-, y de los representantes de la empresa NORDEX S.A., señor Ernesto Soler, ingeniero Ramón Cattáneo y doctor Fernando Grondona.

El motivo de esta sesión extraordinaria de la Comisión tiene que ver con que, según una crónica periodística, la empresa NORDEX S.A. tiene la intención de abrir el mercado chileno para el ingreso de los camiones que fabrica esta empresa. Como es tradicional desde el último período, nuestra Comisión se encarga no solamente de los asuntos internacionales que tiene el Estado como tal, sino que también ha encarado con mucho esfuerzo y con la dedicación máxima de acuerdo a sus posibilidades de actuación, todo lo que tiene que ver con la promoción de nuestro comercio exterior en colaboración con las autoridades del Estado. Independientemente de quién esté ejerciendo la titularidad del Gobierno, como parte de una política de Estado compartida por todos los partidos que integran esta Comisión, siempre hemos tratado de impulsar el comercio exterior y de reaccionar ante medidas que pudieran significar un freno al libre comercio y al respeto

de los acuerdos comerciales entre los Estados cuando ha habido episodios de trabas paraarancelarias, no arancelarias, en fin, episodios lamentablemente comunes en la agenda de nuestra Comisión.

Por eso queremos tomar conocimiento de las acciones que pudieran estar realizándose en materia de la ampliación de nuestras exportaciones al mercado chileno, en particular de la exportación de camiones, y como también somos parte de lo que llamamos la diplomacia parlamentaria, queremos ver qué gestiones puede hacer la Comisión con sus colegas parlamentarios chilenos a los efectos de facilitar una cuestión que para nosotros es muy importante. Quiere decir que esta es una reunión en la que la Comisión se va a poner a disposición. Lo hacemos en este caso con este Embajador y con esta empresa, como lo haremos con cualquier otra empresa y con cualquier otro Embajador cuando se trate de la colocación de productos uruguayos, lo que para nosotros es de vital importancia por las repercusiones que tiene: ingreso de divisas, generación de fuentes de trabajo y el aumento y la protección de las inversiones nacionales, que son tan importantes para el estímulo de la producción.

Aprovechamos para saber qué gestiones se han hecho a nivel del Poder Ejecutivo, en este caso representado por nuestro Embajador en Chile, que sabemos ha estado preocupado por la apertura del mercado chileno, que es tan importante para nosotros.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Daniel Peña Fernández)

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpen por la demora. Doy la bienvenida al señor Embajador del Uruguay en la República de Chile y a los representantes de la empresa NORDEX S.A.

SEÑOR EMBAJADOR.- A efectos de interiorizarnos de la situación, sugiero que el sector privado involucrado directamente sea el que desarrolle el tema en primer lugar, ya que puede hacerlo con precisión y rigurosidad técnica. Yo manejo bastante el tema, pero capaz que es ilustrativo que ellos lo presenten desde su vivencia directa.

SEÑOR SOLER.- Soy Director de NORDEX S.A. desde su fundación. Me acompañan el ingeniero Ramón Cattáneo, responsable de la parte institucional de la empresa, y el doctor Fernando Grondona, que es quien mantiene el diálogo diario y permanente con Renault Trax, que es Renault camiones -así se denominan ellos, antes era Renault Vehículos Industriales-, que está instalado en Argentina y tiene un importador y distribuidor en Chile que se llama Derco.

Para que todos ustedes tengan una correcta comprensión del tema, perderemos unos minutos en hacer una breve reseña histórica.

NORDEX S.A. empieza su actividad de camiones durante 1999, con camiones Renault, fundamentalmente para el mercado argentino. Durante 1999 y hasta la fecha, las exportaciones de camiones fueron esporádicas y, comparadas con las de automóviles utilitarios, representaban cifras bastante menores. A partir de 2004, la gente de Renault Trax institucionalmente se interesa más en la región. Coincidió con que nosotros estábamos prácticamente sin actividad en ese momento y tratamos de potenciar el tema lo máximo posible.

Ya en el año 2004 exportamos a Argentina, y por una curiosa situación, también exportamos a Chile unos treinta camiones por un monto aproximado de US$ 1:500.000 dólares, pero fruto de que en ese momento en Argentina el ingreso de camiones estaba parcialmente detenido por un tema de homologaciones.

En el año 2004 fue nuestra primera incursión en el mercado chileno. En el año 2005, nuestro programa de camiones se vio bastante incrementado. En lo que va del año llevamos exportados unos 110 camiones, por unos US$ 5:000.000, y vamos a terminar el año con unos 320 ó 330 camiones exportados, lo que representa aproximadamente unos US$ 15:000.000 o US$ 16:000.000. La proyección que hay para el año 2006 comprende no solamente a Argentina, sino también a Brasil y a Chile.

Cuando visualizamos a Chile como un destino de permanencia, lo primero que nos señalaron nuestros interlocutores fue que Uruguay no tiene ningún acuerdo automotriz signado con ese país. Quiere decir que los productos automotrices uruguayos que ingresan a Chile pagan el 6% de arancel externo. Ese es el primer obstáculo con que tropezamos.

Nos vamos un poco para atrás y vemos que en el año 2000, tanto Argentina como Brasil signaron con Chile convenios respectivos dentro del acuerdo MERCOSUR para el sector automotriz. En ese momento, por razones que posiblemente hoy no sean importantes, Uruguay no signó y no intervino en dicho acuerdo. Lo concreto es que Uruguay no lo tiene y que la Unión Europea también tiene un acuerdo con Chile. Por lo tanto, curiosamente, Brasil puede ingresar a Chile con cero arancel, Argentina puede ingresar a Chile con cero arancel, la Unión Europea puede ingresar a Chile con cero arancel y Uruguay, para ingresar a Chile, paga el 6% de arancel. Esa es la situación al día de hoy.

El programa para el año que viene con Chile -lo maneja mejor el doctor Grondona que yo- es de 120 ó 150 unidades; estaríamos hablando de uno US$ 8:000.000. Para nosotros es una cifra importante y es un mercado más que abrimos.

Esta es un poco la situación práctica y puntual de lo que nos acontece con Chile.

¿Cuáles son las acciones que han acontecido en el correr de los últimos dos meses? Una vez que la gente de Renault Trax y la gente de Chile nos interiorizaron del tema, hicimos varios contactos. Inicialmente tomamos contacto con el Vicepresidente de la República, el señor Nin Novoa, quien quedó en hacer un contacto con el Canciller chileno. Posteriormente, tomamos contacto con el ingeniero agrónomo Rodríguez Gigena, del Ministerio de Relaciones Exteriores, y posteriormente informamos al Canciller Gargano lo que nos estaba pasando.

Con respecto a los pasos que se han dado y las acciones que se han llevado a cabo, prefiero que haga el detalle el ingeniero Cattáneo, que está más al tanto.

SEÑOR CATTÁNEO.- Lo que podemos decir hasta ahora es que nos han informado que las acciones tomadas por la Cancillería han tenido un eco favorable. Se entiende por parte de Chile que es una situación un tanto paradójica que se tengan acuerdos con los países que citaba el señor Soler y no con Uruguay. En ese sentido, habría una disposición favorable.

Se nos ha pedido que informemos concretamente de qué tipo de producto se trata y en qué volúmenes. En consecuencia, estamos esperando una respuesta a ver si de lo que se trata -eso lo tendremos que ver con la Dirección Nacional de Industrias- es de hacer algún acuerdo puntual sobre este tema específico de los camiones o si hay que hacer un acuerdo marco general automotriz espejo de los que tiene firmados Chile con Argentina y con Brasil.

Nuestra sensación es que el tema podría tener alguna solución más o menos pronto. Chile parece estar dispuesto a ello; dicho sea de paso, con respecto al Acuerdo marco del MERCOSUR más Chile, que es el ACE Nº 35, las reuniones de la Comisión Administradora son difíciles y están haciéndose muy pocas, así que en primera instancia esto sería objeto de un tratamiento bilateral entre Uruguay y Chile, y posteriormente debería ser convalidado por los países del MERCOSUR, porque los acuerdos bilaterales tienen que estar inscriptos en el marco general.

Por ahora la cosa está transcurriendo por los canales naturales y esperamos que el tema tenga una dilucidación a corto plazo. Sí pensamos que se deben agilitar un poco los trámites, porque pueden llevar su tiempo, tratándose de negociaciones de este nivel entre países. Entonces, hay que ver qué se puede hacer para que la cosa no se eternice y se llegue a buen puerto.

SEÑOR EMBAJADOR.- Agradezco mucho la invitación; es un placer venir a esta Comisión desde todo punto de vista.

Quiero relatar que en la jefatura de la misión, tomamos conocimiento en forma personal de la situación por el señor Vicepresidente de la República. En viaje hacia Lima para una reunión con el Pacto Andino, nos llevó el memorándum que personalmente había entregado al señor Walker, el Canciller chileno, elaborado por la Cámara de Industriales Automotrices del Uruguay, la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores, OFEROL S.A. y BOGNOR S.A., que detalla la situación desde el punto de vista arancelario y los distintos componentes que tiene la ecuación planteada. A su vez, una carta del señor Vicepresidente al Canciller Walker, precede este memorándum que sería bueno que la Comisión manejara porque tiene el detalle de toda la ecuación económica sobre cómo se va construyendo el camión, que es muy importante conocer.

Inmediatamente después de reunirme con el Vicepresidente, tuve una reunión con el Canciller Walker. Él ya había recibido esto y me habló de una excelente disposición. Después tuve una reunión con el Director del Departamento América de la Cancillería, el Embajador Ibarra, con el Subdirector y con el responsable de Uruguay. Este tema se desarrolló en las vísperas de la reunión en la que se reinstaló -después de no sé qué tiempo transcurrido, pero sé que fueron muchísimos años- el mecanismo de coordinación y consulta política permanente, que Uruguay tiene previsto en un acuerdo bilateral con Chile. Uruguay decidió poner este tema en la agenda de esa primera reunión en esta nueva etapa histórica, si ustedes quieren entenderlo así, porque realmente, al menos en los últimos años, nunca se había reunido este grupo que presiden los Vicecancilleres.

En la reunión que tuvo lugar el viernes pasado, a la que concurrí en misión de servicio, el señor Ministro Gargano, la señora Subsecretaria, profesora Belela Herrera, el Director de Asuntos Económicos Internacionales y quien habla planteamos este como uno de los temas a resolver. En realidad, se manejaron dos temas de importancia para el Uruguay pendientes de resolución, que serían los dos problemas propiamente dichos que tenemos: este referido a los automotores y el tema del software.

Después, la reunión consistió básicamente en un diseño de la intensificación de las relaciones políticas, de inversiones y de intercambio comercial, cultural y de cooperación. O sea que transcurrió en un excelente clima, lo que posibilitó una declaración de este grupo suscrita por los Vicecancilleres, que incluye varias decisiones formales del Gobierno a favor de intereses nacionales muy trascendentes. Por ejemplo, Chile se comprometió a trabajar junto con Uruguay por incluir el eje vial Valparaíso-San Antonio-Montevideo, como uno de los sectores a financiar en el marco del IRSA, el acuerdo de infraestructura que permite acceder a los créditos de los organismos internacionales a las empresas concesionarias de las obras que se hagan en el marco de esos proyectos. Esta es una decisión estratégica que adopta Chile en favor del interés nacional chileno y del interés nacional uruguayo, poniendo a Montevideo como el puerto Atlántico del Cono Sur. El otro puerto que está al sur es el de Río Grande del Sur, que es bastante al norte; en la línea de latitud está el de Montevideo y por debajo no hay otro.

Se mostró muy buena disposición en la puesta en marcha de mecanismos de cooperación permanente. La Agencia de Cooperación chilena con la Dirección General de Cooperación Internacional de Cancillería también plantearon el desarrollo de una cantidad de planes y la respuesta fue muy positiva en torno a la buena voluntad de solucionar el tema automotriz.

SEÑOR TROBO.- En primer lugar, quiero agradecer la visita del señor Embajador de Chile, doctor Pita, y de la delegación de NORDEX, encabezada por el señor Ernesto Soler. Me parece que es muy bueno que la Comisión de Asuntos Internacionales realice este tipo de reuniones y que los empresarios sepan que los políticos estamos preocupados por los problemas de la producción y también de la exportación y que, en buena medida, esa preocupación se puede materializar en actos de Gobierno tendientes a la búsqueda de consensos. Los actos de Gobiernos siempre están presididos de voluntad, y nosotros podemos apoyarla y trabajar en esa línea. Reconocemos la franqueza del Embajador respecto de los aspectos vinculados al proceso que tenemos por delante en la apertura del mercado de camiones en Chile, por lo menos en las mismas condiciones que tienen los brasileños, los argentinos y los europeos. Esto haría que la gente se sintiera un poco más atraída de comprar un producto uruguayo, no solamente por el hecho de venir de nuestro país sino también por tener las mismas condiciones de ingreso en cuanto a los aranceles. Me consta que NORDEX hace un gran esfuerzo para mantener una planta con la última tecnología, con las exigencias de una empresa de punta a nivel internacional como es la empresa Renault, y eso supone un gran esfuerzo que necesita de mercados; no vale la pena hacer el esfuerzo si no hay lugar donde colocar la producción.

Seguramente, podrá surgir de la Comisión un estímulo adicional a la voluntad que tenga el Gobierno de trabajar en un acuerdo bilateral con Chile sobre el tema automotriz, que podremos plasmar en una resolución o comunicación, de algún modo, una expresión clara de nuestra voluntad de trabajar en esa línea.

En lo personal, quiero reconocer también la iniciativa del señor Diputado Pintado que nos permite estar hoy en contacto con el sector público y el sector privado en relación a este tema y, obviamente, ofrecer como corresponde nuestra mejor colaboración para este caso como para cualquier otro que se presente en el sentido de procurar crear espacios para que el sector industrial nacional pueda abrir puertas.

El sector automotriz es estratégico para todos los países del mundo. En materia automotriz, los países no se abren porque sí; se abren cuando los otros se abren. Hay una relación bilateral muy fuerte; se trata de preservar los mercados. En algunas oportunidades hemos escuchado a algunos gobernantes decir que hay industrias que no tienen un mercado capaz de fortalecerse en nuestro país y, por lo tanto, hay que tratar de abrirles puertas en el exterior. El sector automotriz, obviamente, tiene que estar orientado a la exportación. El Uruguay tiene mercados muy importantes en Brasil, en Argentina y en Chile, y todo lo que hagamos para que estos se puedan abrir a lo que nuestra producción pueda colocar, me parece que es muy importante. Creo que en este sector es mucho lo que se puede hacer apoyando el impulso que tienen los industriales nacionales, que no son muchos. Quizás la empresa NORDEX sea la única planta que está produciendo camiones. Me parece que es bueno conocer que se están exportando doscientos, trescientos camiones y que se pueden exportar cuatrocientos o quinientos; estamos hablando prácticamente de dos camiones por día. Nadie podía pensar que en Uruguay se pudieran ensamblar camiones, que básicamente se hace con insumos nacionales y también importados. Por lo tanto, sería importante tener una descripción rápida de cómo se ensambla un camión en Uruguay y qué características tienen sus componentes. Este es un volumen realmente interesante, y ojalá fueran cinco o seis camiones, de modo de dar trabajo y lograr que el capital nacional se pueda reproducir. En ese sentido, somos contestes en acompañar la inquietud que puede surgir de este ámbito para apoyar que rápidamente se pueda concretar un acuerdo con Chile, y ofrecemos lo que esté a nuestro alcance para hacerlo posible.

Agradezco un comentario sobre el proceso industrial a fin de conocer a cuántas personas ocupa y que nivel de integración nacional tienen esos equipos.

SEÑOR ENCISO.- Saludo al señor Embajador, con quien tenemos relación desde hace muchos años. También saludo a los empresarios, enmarcado en la iniciativa del señor Diputado Pintado, que da practicidad a una Comisión que muchas veces trata temas más teóricos. Sin embargo, en este caso, uno puede apoyar humildemente este tipo de procesos de integración entre lo privado y lo público y lo relativo a Chile y Uruguay.

Quizás la respuesta a mi pregunta tenga que ver con la que formuló el señor Diputado Trobo en cuanto a NORDEX y los camiones. Quisiera saber si hay algún estudio de mercado o dato empírico sobre otra fase de la industria automotriz que pueda ser la punta de lanza para que -por la competitividad o por otro factor- otra empresa u otro tipo de vehículos puedan comenzar a exportarse hacia Chile.

SEÑOR SOLER.- Se han formulado algunas preguntas muy concretas. El señor Diputado Trobo pidió una descripción acerca de la fabricación o ensamble de un camión en Uruguay y preguntó qué componente nacional o regional tiene un camión. Nuestra producción hoy se está rigiendo por los acuerdos bilaterales que tenemos con Argentina y Brasil. En ellos se establece un proceso productivo que arranca con un 30% de integración regional y un 70% de componente extrarregional, con una incorporación de un 5% anual. Es decir que el primer año tenemos un 30% de integración regional, el segundo un 35%, el tercero un 40%, y así llegamos a un 50% de integración regional y otro 50% de contenido extrarregional. Esos acuerdos válidos para Argentina y Brasil -AC57 y AC18- son los que Uruguay debió haber signado en su momento con Chile en el año 2000, cuando lo hicieron esos países, pero lamentablemente no lo hizo. ¿Por qué? Porque estuvo omiso.

Esas son nuestras condiciones de fabricación con Chile, porque tampoco vamos a variar nuestro régimen de fabricación o compra de insumos nacionales y regionales para los camiones que tienen ese destino, porque queremos alinearnos en las mismas condiciones. Esa es la condición que prevemos tener para con Chile, similar a las que tenemos con Brasil y Argentina; no es una condición ni más benévola ni más beneficiosa. Podría ser una condición mejor porque Argentina y Brasil firmaron el acuerdo sectorial automotriz con Chile y este país casi no tiene producción automotriz, por lo que está dando ingreso a la producción de esos países prácticamente sin ninguna contrapartida de intercambio de egreso. Este es un dato del problema que considero bastante interesante y lo menciono por otros productos que en ese momento se negociaron junto con el sector automotriz.

Los camiones de Chile se destinan a la minería y al sector forestal, por lo que son un poco distintos a los que estamos acostumbrados a ver por la calle. Se trata de camiones de tres o cuatro ejes, con múltiples tracciones.

No son sencillos y el más barato de tres ejes vale US$ 70.000; uno de cuatro ejes, con doble o triple tracción, vale aproximadamente US$ 80.000 u US$ 85.000.

Son camiones que se usan en la parte forestal y en minería. Pretendemos que la integración regional sea la misma que en el caso de Argentina y de Brasil, que se basa fundamentalmente en todo el proceso de ensamblado. Este abarca desde el soldado de la cabina y de la carrocería, la pintura de la cabina, y posteriormente la parte del montaje.

En cuanto a la integración regional, apelamos a distintos grupos que se van realizando en el tiempo en forma escalonada. En el primer año, iniciamos con un 12% o 14% de valor agregado, que es el montaje, y un 16% de componentes, que comprende los neumáticos -que en un camión pesan sobremanera- y las llantas, de origen brasilero, y los vidrios, argentinos.

En cualquier proyecto regional que hagamos, tratamos de interesar a proveedores argentinos y brasileros por una razón de equilibrio, y para que cuando presentamos un proyecto para su aprobación -ya sea en la Dirección de Industrias argentina o en el Ministerio de Industria brasilero-, se den cuenta de que el proyecto contiene componentes fabricados por ellos mismos. Como estaba señalando, los neumáticos, las llantas y las cámaras son brasileros, los vidrios son argentinos, los asientos y una cantidad de partes del chasis -partes estructurales- son fundamentalmente uruguayas.

Quiero señalar que gran parte de estos componentes se fabrican en Nortel, empresa sita en Pan de Azúcar, que es la ex vieja planta de FIAT, que compramos en 1978. La mantenemos operativa y ocupa a 35 o 40 personas. Allí se hace metalúrgica liviana y pesada. El caso de los camiones es metalúrgica pesada. Se hacen todos los componentes del chasis y demás elementos.

Este es el primer año de integración. En los siguientes años, empiezan a intervenir elementos ya sea argentinos o brasileros de mayor tecnificación. Por ejemplo, está previsto en el segundo y en el tercer año integrar el diferencial y la caja de cambios que se fabrican en Brasil y componentes eléctricos que se fabrican en Argentina. De esa manera, tenemos que llegar en el quinto año a tener entre los componentes uruguayos, argentinos y brasileños el 50% del valor regional, a fin de poder ser introducido en Argentina o en Brasil con arancel cero y dentro de los acuerdos signados respectivamente.

SEÑOR ABDALA.- Cuando llega al 50%, es decir, cuando pasa del 30% al 50%, ¿qué nivel de alteración tiene el precio final del producto?

SEÑOR SOLER.- La condición que nos exige Renault Trax, o sea, la casa matriz, es que podemos integrar componentes regionales en igualdad de precio y de calidad al componente fabricado en Europa. Los componentes tienen que ser aptos en calidad y precio. Es decir, deben tener el mismo precio y ser aprobados por las auditorías que se hacen regularmente a nuestras fábricas. Quiere decir que allí no tenemos la más mínima desviación.

Por otro lado, sí tenemos una ventaja que en algunos casos se da. Puede ser que algún componente brasilero o argentino actualmente tenga un mejor precio que uno europeo. En algunos casos se da pero en otros no. Por otro lado, con la detención del tipo de paridad cambiaria que ha acontecido, en la parte estrictamente de mano de obra, habíamos hecho una estimación de la que hoy nos estamos apartando de una manera realmente importante. En definitiva, el tipo de cambio ha quedado quieto e, independientemente de los Consejos de Salarios que están funcionando, el año pasado nosotros dimos un 8% de recuperación salarial a todos los funcionarios de NORDEX y Nortel y este año ya habíamos dado un 6%. Entonces, pese a que el tipo de cambio no lo permitía, por una razón de funcionamiento igual lo hicimos.

En definitiva, nosotros debemos ser competitivos con Francia que es donde se fabrican los camiones Renault, y para poder llegar a Chile en condiciones competitivas la diferencia del 6% de arancel es básica y primordial.

Por otra parte, tenemos una cierta desventaja que es la siguiente. Francia envía todo a Chile por vía marítima. Nosotros, para hacer un flete a Chile, debemos utilizar la vía terrestre, porque fletes marítimos a ese país no hay en abundancia ni en frecuencia. La vía terrestre desde Uruguay a Santiago es más cara que la vía

marítima de Francia a Santiago. Ahí tenemos una desventaja frente a lo que es un camión de la Unión Europea o de Estados Unidos con respecto a uno uruguayo.

En cuanto a la pregunta formulada por el señor Diputado Abdala sobre la ilustración genérica de todo este tema, debo decir que la actividad automotriz en el mundo está regida por nueve grandes fábricas que son las que manejan todo el comercio automotriz mundial. Es un comercio básicamente dirigido y controlado. General Motors no es solamente dueña de Chevrolet sino también de Daihatsu, Saab y equis cantidad de fábricas en el mundo. Con Ford pasa lo mismo; con DaimlerChrysler también; con Renault también y con Volkswagen igual.

Reitero: en definitiva, hay nueve grandes fábricas en el mundo que controlan todos los destinos de la actividad automotriz.

¿Qué posibilidades le quedan a Uruguay? Una es insertarse en la estrategia de uno de estos grandes grupos, lo que es muy difícil, porque en este momento quedan 27 o 28 países en el mundo de un total de 200 que tienen una producción automotriz. Este es un trabajo de convencimiento en el que se mira siempre hacia adelante.

En los últimos años Uruguay nunca ha tenido en nuestro sector una proyección hacia adelante de largo plazo; los acuerdos siempre han sido puntuales. Cuando se hizo algo con mayor enjundia, que fue la PAM - Protocolo Automotriz del MERCOSUR-, que se firmó en Asunción en el año 2001, ya nació en un momento muy crítico del MERCOSUR, dado que Brasil había colapsado en el año 2000, luego lo hizo Argentina en 2002 y nosotros también en el mismo año. Entonces, ningún país internalizó esta norma; todo el mundo la firmó, la dejó en el estante y no la puso en práctica.

Transcurrieron, entonces, cinco años -estamos finalizando el 2005- durante los cuales se mantuvieron los acuerdos bilaterales. ¿Que pasó con esos acuerdos? Que Argentina y Brasil tuvieron conversaciones permanentes, pero Uruguay no participó, en parte porque no fue invitado, y en parte porque tampoco hizo ninguna acción para lograrlo. Hoy, en 2005, tenemos que volver a insertarnos en dichas conversaciones y tratar de participar para rescatar una posición que sea válida para Uruguay.

Una posición válida para Uruguay debe regirse por un comercio administrado. Es absolutamente imposible que en un sector de comercio administrado a nivel mundial, Uruguay quiera insertarse si no es a través de una misma política o de un comercio administrado. Le debemos comprar a quien nos compre. Lo relativo a las proporciones, a los arbitrios o a las condiciones es lo que hay que establecer, pero no tenemos otro camino que no sea ese: el comercio administrado. En definitiva, es necesario elaborar una posición.

Nosotros lo hemos hecho y es la que está en conocimiento del Ministerio de Industria, Energía y Minería. El Gobierno debe analizarla y ver si la comparte o no. Entendemos que es la única manera de que Uruguay pueda insertarse en el comercio automotor.

Simplemente quiero hacer una reflexión: si tomamos la media de lo que es el mercado uruguayo de automóviles y camiones, entre 1989 y 2005 -quince años de media; un período bastante largo; tres Gobiernos, en términos políticos-, nos da 22.000 unidades para automóviles y utilitarios livianos y, básicamente, unos 600 o 700 camiones para lo que es el mercado de cargas.

Si valorizamos esas 22.000 unidades y esos 600 o 700 camiones, en términos de lo que hoy cuestan, Uruguay tiene una determinada orden de compra. Llamamos orden de compra porque Uruguay va a comprar obligatoriamente alrededor de US$ 250:000.000 o US$ 300:000.000 anuales. Si Uruguay compra entre US$ 250:000.000 o US$ 300:000.000 por año, lo hará a Argentina y a Brasil, fundamentalmente, porque hoy el mercado está orientado a la región por un problema de aranceles, de proximidad o de acuerdos. Si Uruguay compra US$ 250:000.000 o US$ 300:000.000, ¿qué mejor que obligar a los países a los que les compramos - en los que colocamos esa orden de compra obligatoria y anual- a que nos compren, en el mismo sector, cantidades similares o mayores, en función de la dimensión de cada país? Esa es una explicación muy breve de lo que es un comercio administrado.

Esa es la posición que esbozamos en la Dirección de Industria y estamos a la espera de que el Ministerio la analice.

Espero haber sido bastante claro. Simplemente quiero agregar una sola cosa. Un sector como el automotriz -pienso que en la mayoría de los sectores de nuestra economía- se tiene que regir por lo siguiente. Estamos en un bloque económico que es el MERCOSUR, que funciona bien o mal, pero en condiciones totalmente distintas. En Brasil, la razón de ser es el mercado interno, al que está dirigido el 85% promedio de sus esfuerzos y el ajuste es la exportación, que será un 15% de lo que es su mercado interno.

En Argentina, la proporción es un poco distinta. Diría que el 60% de su producción está orientada a su mercado interno y un 30% o un 35% es el factor de ajuste, que es la exportación. Pero en Uruguay, la cosa cambia radicalmente: el 15% es lo que podemos ofrecer a cualquier sector que se instale y que piense incursionar en su mercado interno y el 85% es la exportación. Entonces, una Comisión como la que integran, de Asuntos Internacionales, realmente tiene muchísima importancia para los destinos actuales y futuros del país porque, en definitiva, muy pocos sectores pueden vivir con un mercado interno de tres millones trescientos mil uruguayos, con un Producto Bruto que si no crece en forma rápida, entre los distintos industriales o productores de bienes, nos estaremos pegando con los codos para ver cómo sacamos a alguien. Para seguir viviendo, tiene que morir alguien; aquí no hay un crecimiento genuino.

La Comisión de Asuntos Internacionales y la proyección internacional que pueda tener nuestro país en la región o en la extra-región juegan un papel importante. Debemos reconocer que no habíamos pensado en Chile. Honestamente, hasta el año pasado en el que exportamos casuísticamente, no habíamos pensado en ese país. Y este año fue más una idea de la gente de Renault Trax que nuestra, pero bienvenida sea porque podemos ampliar nuestra producción, nuestro mercado y acceder a más lugares, demostrando que somos competitivos. Si llegamos a Chile en las mismas condiciones que a Argentina, Brasil y la Unión Europea y Chile nos compran, es porque somos competitivos. Quiere decir que estamos pasando el examen de la competitividad, que muchas veces es cuestionado en Uruguay.

SEÑOR EMBAJADOR.- Quería expresar mi acuerdo total con lo que ha dicho el representante del sector automotriz. Me parece hasta gráfica la manera en la que ilustra las circunstancias por las que atravesamos.

En la presentación que hice en esta Comisión, antes de partir a la misión en Santiago, describía el bajo nivel de intercambio comercial que tenemos con Chile. A lo que las señoras y señores Diputados conocen de esa presentación, les voy a agregar un dato.

La semana pasada recibimos en Chile un diario que publica una encuesta creíble -que también quiero hacer, pero de manera mucho más seria-, de una empresa importante que hace un relevamiento entre el empresariado chileno: ¿Dígame usted con qué país querría hacer negocios y con cuál no querría? La encuesta viene en una publicación grande en las páginas económicas y, siempre asustado por la crisis, la leí temiendo que Uruguay esté en la parte mala, pero no lo está. No hay nadie entre los encuestados que no quiera hacer negocios con Uruguay. Pero vamos a la parte buena y tampoco hay nadie que diga que quiere hacer negocios con nuestro país. Se trata de una encuesta de elites y es evidente que ni nosotros miramos a Chile ni Chile mira hacia nosotros con la intensidad necesaria como para pegar un salto importante en el intercambio económico comercial.

Por eso me parece de muchísima relevancia esta circunstancia para tratar de hacer un gran esfuerzo en proyectar este tema y darle conocimiento. He leído el documento del sector automotriz; lo acabo de hacer distribuir porque me lo dio el Vicepresidente. Estoy convencido de que Uruguay debe definir una política automotriz de largo aliento en el marco de la región y sería muy lindo que el Ministerio de Industria, Energía y Minería diera un lineamiento a los efectos de que se hiciera parte del conjunto del Uruguay. |16:10:14| Evidentemente, algunos aspectos políticos puede tener -no hay nada que no los tenga-, pero me parece que es una posibilidad extraordinariamente relevante la de Chile desde todo punto de vista. Los volúmenes de consumo que tiene ese país son importantes; sobre todo, hay un enorme campo de posibilidades de negocios compartidos en distintos rubros, y vale la pena mirar hacia Chile. No digo esto como enamorado de la función -aunque, sin duda, lo estoy-, sino desde el punto de vista objetivo del término; la exportación de US$ 8:000.000 más en el sector automotriz es un incremento brutal, de acuerdo con las cifras de exportaciones originales que tenemos previstas para este año y para el próximo, que realmente son bajas, pero pueden ser muy superiores.

Quería resaltar eso, explicarlo y trasmitirles que me parece que la iniciativa de la Comisión de involucrarse directamente en el tema es muy buena, porque empuja una política nacional de largo aliento y mira hacia ese mercado tan importante.

SEÑOR SOLER.- Me voy a referir a una parte de la pregunta que no contesté respecto a qué otras líneas de productos podríamos considerar.

En este momento, también estamos ensamblando el vehículo "Mahindra", una marca totalmente india, un vehículo fundamentalmente utilitario, y lo estamos comercializando en Uruguay. Como todas las cosas, un producto de origen indio no es de fácil recepción en un mercado como el uruguayo, donde todos somos muy conservadores. De todas maneras, estamos haciendo ese trabajo y vamos a tener éxito.

¿Por qué una marca india? Porque al no tener definida una política automotriz en el sector, en lo que respecta a los automóviles, a los vehículos de gran producción a escala, perdimos un poco la oportunidad de estar insertos en la estrategia de ocho o nueve grandes grupos. Es muy difícil estar inserto en esa estrategia, pero si tuviéramos una definición clara de política sectorial, podríamos golpear los mostradores y lograr que nos consideren, siendo parte de esa estrategia. Desde el año 1996 hasta el 2001 fuimos parte de Renault; pero no nos vino a buscar Renault, sino que fuimos nosotros. Considero que con un buen acuerdo regional, con un nivel de integración menor que el que tienen Brasil y Argentina, con un cumplimiento estricto por parte de estos dos países de las normas sectoriales -porque una cosa es lo que se escribe y otra lo que luego pasa en la realidad-, Uruguay tendría su chance. Haciendo valer su buena condición geopolítica y teniendo un comercio administrado en el que hagamos valer nuestra orden de compra de US$ 250:000.000 o de US$ 300:000.000, de alguna manera podremos conseguir insertarnos nuevamente en la estrategia internacional de algunos de esos ocho o nueve grandes grupos. Sin ese doble requisito, es decir, sin tener una definición de política sectorial y sin tener un comercio administrado, diría que prácticamente solo estamos haciendo aquello que no quieren o no se les ocurre hacer, pero no lo que es nuestra voluntad; vamos agarrando lo que va quedando sin interés o definición para ellos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de NORDEX S.A.

Como ya lo han dicho casi todos los Representantes, esta Comisión va a estar, no solo al tanto de lo que ocurra, sino que también trabajará activamente para aportar todo lo que pueda -para eso estamos-, y ojalá que nuestro comercio con Chile aumente.

(Se retira de Sala la delegación de NORDEX S.A.)

——Se pasa a considerar lo referente a una inquietud que ha manifestado el señor Diputado Trobo, que fue oportunamente trasmitida al señor Embajador.

SEÑOR TROBO.- Previamente, quiero decir que ya hice la referencia que debía con relación a la importancia de la reunión que acabamos de mantener y a conocer en profundidad este tema.

Posteriormente, voy a proponer la redacción de una declaración de la Comisión para que haya una expresión que eventualmente podamos compartir. En ese sentido, tengo un texto que he preparado y, en todo caso, lo podremos analizar una vez que culmine la reunión con el señor Embajador.

Cuando tuve conocimiento de que venía el Embajador Pita a la Comisión, quise aprovechar la oportunidad para pedirle que nos brinde información, si fuera posible -dado que estamos manejando algún tema de interés común- acerca del famoso problema carcelario, porque estamos en conocimiento de que en Chile se está desarrollando un proyecto de inversión muy importante en el sector carcelario mediante el régimen de concesión de obra pública, y queremos conocer de qué modo se está realizando esa intervención.

Personalmente, agradezco la preocupación del señor Embajador, quien nos trasmitió que sí podía brindarnos la información..

SEÑOR EMBAJADOR.- Antes de contestar al señor Diputado Trobo, quiero decir que en los días que llevamos en el ejercicio de nuestra función en Santiago hemos reestructurado la gestión de la misión y

hemos priorizado muchísimo el área económico-comercial y de inversiones. También hemos hecho un cambio de funciones y de funcionarios en la misión, y hay una funcionaria encargada específicamente de ese tema, que permite a la misión responder en los términos más breves posibles a los requerimientos. Por ejemplo, puede llegar un pedido de la Cámara Nacional de Comercio sobre una empresa que fabrica calzados finos solicitando informes sobre los potenciales mercados en las distintas regiones de Chile, sobre los costos del sistema tributario post desaduanamiento e inclusive las condiciones para que una pequeña empresa pueda desplazarse en las distintas regiones, yendo a ofrecer sus productos a los potenciales compradores. Esta área de la Embajada brinda la información solicitada en el tiempo más breve posible y trasmite a la Cámara Nacional de Comercio -que es la que la solicita- que si se hace cargo de la seriedad del emprendimiento la Embajada puede ofrecerle el respaldo logístico para esa empresa. Esto es -reitero- en caso de que cuente con el respaldo de la Cámara Nacional de Comercio o de alguna de las Corporaciones representativas de la producción uruguaya. Disponemos de un salón que se acondicionó como ronda de negocios para que en la propia Embajada sea utilizado, brindando así apoyo logístico a la persona para que haga la convocatoria.

Esta es una información relativa a esa área específica que esperamos reforzar en cuanto llegue un funcionario de carrera de Cancillería, cuyo destino ya fue votado en la Junta de Destinos y que especialmente va a reforzar el área económica comercial. También estamos conversando con la Unión de Exportadores con el fin de abrir su escritorio, practicando el acuerdo que existe entre la Cancillería y esa institución; mientras tanto estamos a la espera de la situación de Buenos Aires.

SEÑORA KECHICHIÁN.- ¿La funcionaria es Alejandra Acosta?

SEÑOR EMBAJADOR.- Alejandra Acosta terminó su gestión, de cinco años, y ya regresó; se trata de una excelente funcionaria, muy apreciada por todos. En este momento está encargado el Canciller y yo asumo la función protocolar y jurídica. El que va a ocupar el cargo es el funcionario de carrera Ricardo Baluga, que fue el mejor calificado en la Junta de Destinos y que tuvo la mejor nota en los concursos de ingresos y ascensos de las generaciones jóvenes.

Con respecto a la pregunta que hacía el señor Diputado Trobo, traté de juntar la mayor cantidad de información posible. Quiero decir que el año pasado el inspector Navas participó de un encuentro de intercambio sobre el tema de gestión carcelaria entre los gobiernos de Chile y de Uruguay; tiene en su haber la experiencia directa de haber estado en el terreno, viendo cómo es la situación allá. Pude reunir para el señor Diputado la Ley Orgánica de la Gendarmería de Chile que regula esto junto con el Poder Judicial, el Reglamento de Establecimientos Penitenciarios y una descripción del programa de concesiones de las cárceles y penitenciarías ejecutado en Chile. Hay mucha más información que no tuve tiempo de ubicar pero seguramente la tiene el inspector Navas. No he podido interiorizarme del tema pero voy a intentar hacerlo. El sistema de administración carcelaria me hace recordar al de algunos Estados de los Estados Unidos de América.

Quiero decir que la Embajada está a disposición de cualquier requerimiento y que no es necesario ningún tipo de formalidad burocrática para comunicarnos, y basta que lo hagan a través de un correo electrónico. Vamos a ayudar a recoger toda la información solicitada porque estamos convencidos de que esta relación entre la diplomacia y el Parlamento -de la que fuimos parte durante tanto tiempo- es muy útil para la defensa del interés nacional. No he podido visitar al Presidente del Congreso porque todavía no había presentado cartas credenciales; vamos a hablar con el Senador Pizarro, con el señor Presidente de la Cámara de Diputados, que son todos grandes amigos como el resto de los parlamentarios de los distintos partidos políticos chilenos. Estoy seguro de que ellos van a ser interlocutores muy positivos para esta relación. Tenemos la sensación de que hay una voluntad política real para hacer cosas con Uruguay, y esperamos que se pueda ayudar desde la Embajada.

SEÑOR TROBO.- Agradezco el material que ha traído el señor Embajador y lo ofrezco a los colegas que lo quieran compartir.

SEÑOR PINTADO.- Quiero agradecer especialmente a nuestro amigo y hoy Embajador de Uruguay ante Chile, doctor Pita, por la disposición que ha tenido para analizar los dos temas y desearle lo que no pude hacer cuando manifestó la expresión de su plan. Es una novedad de los últimos tiempos: por

suerte los candidatos a Embajadores -ahora Embajador con cartas credenciales- vienen a la Comisión de Asuntos Internacionales a especificar un plan de acción, lo que nos parece relevante.

Con respecto al tema automotriz, nos parece vital su participación, por los puestos de trabajo que se van a generar una vez que aumente la producción y sea colocada; me refiero tanto a los vehículos como a software y otros rubros. De todo lo que ha dicho el Embajador Pita -que ha sido importante- me quedo con esa reflexión ensayada en esa encuesta -que es toda una lección-: ni nosotros miramos demasiado a Chile ni Chile nos mira a nosotros. Creo que como parte de una estrategia de fortalecimiento de Uruguay en la región, ya es hora de que tengamos en cuenta a Chile como un amigo más importante de lo que imaginamos, máxime si tomamos en consideración no solo los problemas sino las épocas en que el MERCOSUR pueda estar bien. Frente a dos gigantes, la mejor estrategia es acumular fuerzas con aquellas experiencias exitosas -aunque no tengan el mismo tamaño porque son más grandes que nosotros-, de forma tal que nos permitan equilibrar la balanza en la región.

SEÑOR EMBAJADOR.- Acabo de solicitar al Secretario que distribuya el comunicado conjunto que surgió de la reunión del Mecanismo de Consulta de Coordinación Política, porque me parece muy importante que lo manejemos en toda su dimensión. La idea es tratar -comento esto porque quizás sea un apoyo- de conseguir financiamiento para hacer una encuesta de elites empresariales, políticas y sociales chilenas para saber cómo nos ven los chilenos. Esto ya lo comenté en otra oportunidad en la Comisión, porque esa encuesta me dejó más preocupado de lo que estaba. La cuestión es saber si esa encuesta sería extendida. Insisto, en que ese juicio es notorio; hay afecto, historia y cultura común en general, pero es impresionante la cantidad de uruguayos de altísima calificación que ocupan puestos de mucha jerarquía en las más diversas áreas de la economía, de la cultura y de la sociedad chilena. Por ejemplo, hay un joven, un cineasta uruguayo -Esteban Schroeder- que está produciendo un largometraje de gran importancia; básicamente, se trata de una producción chilena, financiada con fondos chilenos. En los cargos ejecutivos, en los medios de comunicación, en las empresas, en todos los ámbitos hay una comunidad muy potente que se debe tener en cuenta.

Quería avisar sobre este mecanismo conjunto del grupo de coordinación y consulta, a fin de que se tenga en cuenta, porque de ahí se puede extraer mucha cosa para la acción política.

SEÑOR PINTADO.- Creo que una de las tareas que quizás pueda estar reflejada en la expresión de voluntad es el reflotamiento de la Comisión de Amistad Parlamentaria entre Uruguay y Chile. Acá sí me atrevería a proponer que la Comisión tenga una operación de marketing de un encuentro entre Uruguay y Chile, que permita poner a Uruguay en la agenda, no de todos los chilenos, sino de algunos que son los que pueden ser importantes.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Embajador Pita, que es un hombre de la Casa.

(Se retira de Sala el señor Embajador Pita)

SEÑOR TROBO.- Presento este texto de declaración como una contribución para que luego la Comisión pueda aprobar una redacción final.

A mi juicio, el texto de la declaración debería decir: "En ocasión de recibir al señor Embajador del Uruguay en la República de Chile, doctor Carlos Pita, y a directivos representantes del sector industrial automotriz del Uruguay," -se podría citar la empresa o no, como se desee- "la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes resuelve expresar su interés en que Uruguay promueva, en acuerdo con la República de Chile, un régimen de comercio con el sector automotriz que permita al sector industrial de nuestro país competir en las mismas condiciones que lo hacen en la actualidad en ese mercado Brasil, Argentina, así como también los países de la Unión Europea".

No es una declaración muy ambiciosa. Podría evitarse la referencia a los otros países, pero como es un argumento tan fuerte que se mencionó aquí, decidimos incluirlos.

Me he enterado que la Cámara ha recibido una invitación de parte de las Cortes de España para asistir a una reunión interparlamentaria que se va a realizar el 29 de setiembre en España. Tengo entendido que la delegación va a estar presidida por la señora Presidenta de la Cámara, maestra Nora Castro. Creo que es una oportunidad propicia para que la delegación que concurra en nombre del Parlamento uruguayo pida una reunión bilateral, aunque sea informal, con la delegación española, a efectos de hacerles saber nuestra inquietud sobre el famoso tema de la vigencia del Tratado de 1870.

A propósito, hemos dado algunos pasos informales -aparte de lo que la Comisión ha hecho formalmente-, ya que junto con los señores Diputados Abdala y Pintado nos hemos reunido con dos parlamentarios españoles, uno del Partido Popular y otro del Partido Socialista, quienes estuvieron en Montevideo días atrás y a los que les entregamos algunos antecedentes. Inclusive, recibimos de su parte algunos antecedentes interesantes, a raíz de nuevos planteos realizados en el Parlamento español, los que me permití enviar a los colegas a través de la Secretaría de la Comisión.

Me parece que sería muy bueno que en este tiempo que tenemos por delante antes de esa visita, la Comisión de Asuntos Internacionales se pudiera reunir con la señora Presidenta de la Cámara y con los miembros de la delegación que van a representar al Parlamento uruguayo, a fin de intercambiar ideas, expresarles nuestra visión del tema y tratar de que esa visita pueda traducirse en alguna acción estratégica, que se sume a las que ya venimos realizando. De ese modo, se le podrá sacar algún jugo más a esa visita.

Sugiero formalmente -se lo he hecho saber por carta a la señora Presidenta de la Cámara- que si la Comisión lo entiende pertinente se le plantee la posibilidad de reunirnos antes de esa visita, a fin de volver sobre el planteo original y hasta avanzar.

Por otra parte, en las últimas horas hemos asistido -la Comisión verá cuál es el procedimiento, yo no lo tengo claro- a una especie de debate público respecto a los antecedentes de un funcionario de la Armada Nacional que ha sido designado como miembro de la delegación de Uruguay en la Comisión Administradora del Río Uruguay; me refiero al Capitán de Navío Ernesto Serrón, persona a la que no conozco. Me preocupan las informaciones que han surgido a nivel periodístico que van en la línea de descalificar el comportamiento de este ciudadano. Francamente, este tema me preocupa mucho porque además de haberlo leído en la prensa uruguaya lo leí en la de otros países.

Desearía que se me diera alguna visión de parte de las autoridades responsables de la designación de este compatriota en tan importante función, porque no podemos asistir a un linchamiento público -como al que se está asistiendo- ni tampoco a no conocer absolutamente nada sobre las características de los condicionamientos y de la opinión que pueda tener el Poder Ejecutivo al respecto. Lo planteo sin formular una propuesta concreta de acción porque es un tema que nos tiene que preocupar, ya que no le hace bien al país ni a esa persona. Dejo planteada esta inquietud ante la Comisión.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA KECHICHIÁN.- Aquí ha habido denuncias de parte de algunas organizaciones de derechos humanos como SERPAJ, además de la denuncia que aparece en un libro de una persona como Rey Piuma y ahora también la inquietud del Gobierno argentino en el sentido de considerar que esta persona tiene antecedentes como violador de los derechos humanos. El Ministerio de Defensa Nacional sostenía que no tenía ninguna denuncia concreta. Creo que a partir de esto se han vuelto a revisar los antecedentes de Serrón. Me parece que esto compete al Ministerio de Defensa Nacional porque es de la Armada Nacional y fue esta Cartera la que hizo la propuesta al Ministerio de Relaciones Exteriores, el que finalmente lo integró a la delegación de la CARU junto con las nuevas autoridades.

Esa es la realidad que hoy tenemos. Seguramente, el Ministerio de Defensa Nacional estará revisando los antecedentes, pero cuando se hizo la propuesta, según la señora Ministra, no había denuncias concretas. Lo que sí existe es una denuncia de SERPAJ y un testimonio en uno de los libros que ha circulado, donde aparecen denuncias de violadores de los derechos humanos.

SEÑOR PINTADO.- Quiero aclarar que lo que hace Argentina es una consulta; no hay ninguna afirmación de nada.

El señor Diputado Trobo ha manifestado una inquietud; canalicémosla y veremos qué arroja como resultado. Me parece que eso es lo que corresponde hacer.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer un pedido a los compañeros de la Comisión.

Históricamente, siempre hemos recibido a todo el mundo. La semana pasada recibimos a dos partes de un conflicto internacional. Hoy, tenemos otro nuevo suceso. Esta semana nos visita el Embajador del Frente Polisario del Sahara Occidental, y nos pidió una entrevista a la Comisión y, como es de orden y siempre hemos recibido a todas las partes, pediría que lo hiciéramos el día miércoles. Sé que no todos los Diputados estamos en la misma línea.

SEÑOR PINTADO.- Estoy de acuerdo con recibir a todo el mundo, pero en la oportunidad que sea políticamente más relevante.

El Frente Polisario no representa a una República o a un Estado constituido formalmente. En la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado se recibió al Embajador de Marruecos, e inmediatamente después, el representante del Frente Polisario pidió ser recibido. Dicha Comisión entendió que se elegiría la fecha más conveniente. Creo que en tanto Uruguay tiene relaciones con Marruecos, en primer lugar tendríamos que recibir a su Embajador -si lo solicitara-, y encomendar a la Presidenta recibir a los representantes del Frente Polisario en la oportunidad que el Senado los reciba. No estoy diciendo que no los recibamos, sino que estoy señalando una cronología de cuándo es el mejor momento, desde mi punto de vista, para recibirlos, que quisiera fuera coordinado con la Comisión respectiva del Senado.

SEÑOR ABDALA (don Washington).- Básicamente, comparto lo que dice el señor Diputado Pintado. Simplemente, recuerdo a los colegas de la Comisión que en el período pasado, bajo la Presidencia de Jorge Chápper, hubo una misión parlamentaria de legisladores de la Cámara de Diputados a Marruecos y, en esa oportunidad, se suscribió una serie de acuerdos. Considero que sería útil que la Presidencia o la Secretaría rescataran esa documentación para ver cómo quedó esto a nivel parlamentario. Si no me equivoco, se constituyó un grupo parlamentario, un grupo de amistad, o algo por el estilo.

Por otra parte, algunos de nosotros -lo digo porque corresponde- íbamos con una mirada y volvimos con otra en torno a lo que llamaban la República Saharaui y los derechos que eventualmente tenían o no sobre el territorio en conflicto; estoy hablando por mí, no por nadie más. En consecuencia, podemos tener algo de información y ayudar a la Comisión a suministrar ese material.

Reitero que me parece sensato lo que dice el señor Diputado Pintado. Primero, revinculemos con los lazos institucionales que tiene el país y, después, demos la oportunidad a esta gente para ser oída; ese ha sido el talante histórico del Parlamento uruguayo.

SEÑOR TROBO.- Lo primero que quiero decir es que la responsabilidad de la dirección de la política exterior está a cargo del Poder Ejecutivo; es el que tiene la representación del Estado en ese sentido, de manera que ninguna actuación de las Comisiones de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes o del Senado pueden afectar las relaciones que tiene el país. Digo esto como introito, porque muchas veces está la prevención en cuanto a si ese es un hecho que puede producir algún evento. Indudablemente, cada vez que ocurre un hecho de estas características, los Estados con los que tenemos relación presentan su queja o su demanda. Recuerdo que en alguna oportunidad la Comisión de Asuntos Internos recibió al Embajador de Palestina, que no es un Estado reconocido en el ámbito del Derecho Internacional. Lo hizo porque había un planteamiento en ese sentido y nos pareció adecuado. También recuerdo un antecedente en el que tuve una incidencia particular y lo señalo especialmente porque está presente la Diputada Kechichián. En una ocasión estaba de visita en

Uruguay el ex Presidente de la de República de Nagorno Karabaj. Quizás algunos no la conocen, pero es una República que declaró su independencia; es un enclave en un territorio armenio ubicado dentro de la geografía de Azerbaiyán. Obviamente, era Presidente de una República que no existía a los efectos de las relaciones de Uruguay. Sin embargo, encontramos un mecanismo para recibirlo en la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, presidida por el profesor Carlos Julio Pereira y en la Comisión de Asuntos Internacionales de esta Cámara, invitando a una reunión que no tuvo las formalidades de una convocatoria. Creo que se habló de "miembros de la Comisión especialmente convocados" a los efectos de recibir esa visita. Este fue un hecho simpático hacia un individuo muy valiente y un pueblo muy valiente.

Como anécdota quiero decir que el señor Robert Kocharian, que en ese momento era el Presidente de Nagorno Karabaj, hoy es el Presidente de Armenia y seguramente lo recibiríamos con todos los honores como lo hizo el Gobierno uruguayo no hace muchos años, en el año 2001 o en el 2002, durante la Presidencia del doctor Batlle.

Por lo tanto, podríamos encontrar una salida razonable para responder ese pedido de entrevista. Tenemos que buscar la forma de acceder a la misma y estar en contacto con el planteamiento que se realice sin que signifique un problema para la política exterior de nuestro país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Acá algunos Diputados tienen su visión y otros tenemos otra. Esta es la tarea que nos corresponde como parlamentarios. Se trata de avanzar en la información porque nos permitirá tener una visión más clara del asunto.

En el caso de que por la República de Marruecos se nos pidiera una audiencia, perfectamente podríamos concederla.

La cuestión es que el representante del Frente Polisario se encuentra acá durante esta semana. Si hubiera inconveniente, estaríamos marcando una posición previa. Creo que el pedido es justo por parte de pueblos que luchan por su libertad y autonomía. Además, Uruguay siempre tiene presente esto porque también ha tenido que luchar por su libertad en otros tiempos. En otras partes del mundo, otros ciudadanos están luchando por sus derechos y el Parlamento siempre debe estar conteste a recibir a quienes pelean por sus principios y libertades.

SEÑOR PINTADO.- Si nos atenemos a las formalidades, acá no hay ninguna nota conteniendo una solicitud. Como no la vi puedo decir que esperemos hasta el próximo miércoles a que se reúna la Comisión y en ese momento decidiremos. Pero vamos a colaborar. El Frente como Partido ha apoyado cualquier cantidad de declaraciones sobre el Frente Polisario. Entonces no se trata de eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- En lo personal, estamos para recibir.

SEÑOR PINTADO.- No, en lo personal no estamos para recibir.

Encontremos el mecanismo adecuado. Esta Comisión tiene una Presidenta que hoy no pudo estar presente.

Yo no me negué a dar la entrevista al Frente Polisario; lo que sí dije es que debemos elegir la oportunidad. Quien solicita concurrir a la Comisión no lo hace cuando se le antoja sino que viene cuándo y cómo esta quiere.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos planteándolo a la Comisión por eso.

SEÑOR PINTADO.- Yo propuse que sea recibido en la misma oportunidad en que venga a visitar la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, para la cual también pidió entrevista.

El mecanismo que plantea el Diputado Trobo en cuanto a buscar un ámbito no formal, creo que depende de la voluntad de cada uno de nosotros y no es necesario que lo aprobemos en este ámbito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos interesa saber qué va a hacer el Partido de Gobierno y en particular sus dos legisladores en este ámbito. La Comisión tiene Presidente y Vicepresidente, por lo tanto desde el punto de vista formal estamos habilitados a trabajar en el tema.

Yo estoy de acuerdo en recibirlos el día miércoles.

SEÑOR PINTADO.- Reitero que estoy de acuerdo en recibirlos en la oportunidad que ya señalé.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- No comparto la moción del señor Presidente.

SEÑOR TROBO.- Supongo que el planteamiento del señor Diputado Pintado no obedece a una cuestión de jerarquía de la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, sino que simplemente se trata de una cuestión de oportunidad, y siendo así no tengo ningún inconveniente, aunque me pareció oportuno recibirlo esta semana.

SEÑOR PINTADO.- Obviamente lo estoy planteando por una cuestión de oportunidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción.

(Se vota)

—— Dos en cuatro: NEGATIVA.

Se levanta la reunión.